



PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

02. Juli 2013 · Beschluss 92-2013

B3.3 Gemeinderat // B3.3.4 Parlamentarische Vorstösse generell sas

Roger Isler (FDP) und Martin Jegge (EDU); Kleine Anfrage, Eigentalstrasse Umsetzung der Strassensanierung; Beantwortung Kleine Anfrage

Roger Isler und Martin Jegge reichten am 15. Mai 2013 folgende kleine Anfrage ein:

Sehr geehrter Herr Präsident

Die kürzlich durch das Komitee „Pro Eigental“ eingereichte Petition verlangt die Sanierung der Eigentalstrasse unter Einbezug des Baus von Amphibien-Tunnels und der Realisierung des im Richtplan eingetragenen Veloweges, sowie die ganzjährige Benutzung für den Durchgangsverkehr.

Diese Petition wurde von knapp 20'000 Personen aus der Region unterzeichnet, die als Volkes Stimme die Umsetzung ihrer Forderungen für die wichtige zweispurige Verbindungsachse von überkommunalen, regionaler Bedeutung wünschen.

Aufgrund des Beschlussprotokolls des Stadtrates von Kloten (62-2013 vom 7.5.2013) wird eine Auslege Ordnung aufgezeigt und ein Beschluss gefasst, der nur zu einem kleinen Punkt die Bedürfnisse der Bevölkerung aufnimmt.

Daher möchten wir mit folgenden Anschlussfragen zum Stadtratsbeschluss in Erfahrung bringen, warum die Interessen der Bevölkerung nicht gebührend ernst genommen werden, warum alle anderen Bedürfnisse, vor allem die der Naturschützer, bevorzugt bewertet und behandelt werden und warum die Sanierung nicht für den bisherigen Stand umgesetzt wird:

1. Wie verbindlich bzw. rechtskräftig ist der oben erwähnte Stadtratsbeschluss, da kein einheitlicher Beschluss aller drei beteiligten Gemeinden zustande kam? Welche konkreten Auswirkungen hat dies auf die Eigentalstrasse?
2. Gemäss §10 Abs. 2 StrG (Strassengesetz) muss eine betroffene Nachbargemeinde angehört werden. Wurden vor dem Beschluss des Stadtrates zur Sanierungsvariante (Unternehmervariante) die Gemeindebehörden von Nürensdorf und Oberembrach zu dieser neuen Variante angehört?
3. Weshalb beschliesst der Stadtrat eine „billige“ Belagssanierung (Unternehmervariante), dies insbesondere da durch diese Belagssanierung eine längerfristige Belastbarkeit der Strasse mehr als zweifelhaft erscheint?

4. Gemäss § 30 StrG können die Gemeinden Unterhaltsbeiträge beim Kanton beantragen. Hat der Stadtrat zusammen mit den beiden weiteren Eigentümergemeinden Staatsbeiträge zur Sanierung der Eigentalsstrasse schriftlich beantragt?
5. Weshalb bleibt vom Stadtrat gemeinsam mit den beiden Eigentümergemeinden eine schriftliche Forderung für die Finanzierung und Erstellung der benötigten Amphibientunnels beim Kanton (Baudirektor Markus Kägi) aus? Weshalb weigert sich der Stadtrat, die in Gesetz und Verordnung aufgeführten Artikel anzuwenden, welche die Zuständigkeiten für Schutzmassnahmen regeln (§ 211.1 PBG [Planungs- und Baugesetz] sowie Bundesverordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete [Amphibienlaichgebiete-Verordnung; AlgV; SR 451.34])?
6. Der Stadtrat bemüht sich seit Jahren sehr spärlich um eine langfristig befriedigende Lösung für die Eigentalsstrasse. Bereits 2006 wies das Verwaltungsgericht in seinem Entscheid auf die nicht zu umgehende Sanierung hin. Welche Hintergedanken bewegen den Stadtrat zu einer solchen abwartenden Taktik?
7. Der Verwaltungsgerichtsentscheid VB.2005.00353 vom 4.5.2006 besagt, dass die Eigentalsstrasse für den Schwerverkehr geöffnet bleiben muss. Hat dieser Gerichtsentscheid heute keine Gültigkeit mehr, so dass der Stadtrat heute nach seinem eigenen Belieben entscheiden kann?
8. Ist dem Stadtrat die grössere Verkehrsbelastung über das Klotener Dorfzentrum bewusst, welche durch das Lastwagenfahrverbot auf der Eigentalsstrasse sowie die ausgedehnten Strassensperren bewirkt wird?
9. Wurde diese Mehrbelastung, welche die Dorfstrasse in Kloten und Bassersdorf (Kreisel) zu tragen hat, in der Form einer verkehrsplanerischen Absprache mit den Behörden von Bassersdorf und mit den Verkehrsplanern des Kantons Zürich abgesprochen oder ist dies ein alleiniger Stadtratsentscheid?
10. Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, dass während der Eigentalsstrassenspernung der Verkehr nicht wieder übermässig via Gerlisberg ausweicht?

PBG § 211. 1 Die zuständige Direktion trifft die Schutzmassnahmen für Objekte, denen über den Gemeindebann hinausgehende Bedeutung zukommt. Sie hört vorgängig die Gemeinde und den regionalen Planungsverband an. Sie nimmt in ihrem Zuständigkeitsbereich die Aufsicht über die Gemeinden wahr.

Die Verordnung des Bundes vom 15. Juni 2001 über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (Amphibienlaichgebiete-Verordnung; AlgV; SR 451.34), verweisen: **Art. 8: „Die Kantone treffen ... die zur Erreichung des Schutzziels geeigneten Schutz- und Unterhaltsmassnahmen.“**

Der Stadtrat antwortet wie folgt:

Allgemeine Hinweise zur Anfrage:

In der Anfrage wird ausgeführt, dass es sich bei der Eigentalsstrasse um eine wichtige Verbindungsachse von überkommunaler Bedeutung handle. Diese Aussage mag wohl faktisch durchaus zutreffen (so die Reaktionen von weit entfernt wohnenden Autofahrern...), rechtlich ist diese Feststellung aber nicht richtig. Gemäss § 5 des kantonalen Strassengesetzes sind die Strassen von übergeordneter Bedeutung in den regionalen oder kantonalen Richtplänen bezeichnet. Ist dies nicht der Fall, handelt es sich um Gemeindestrassen. Bekanntlich wurde die Eigentalsstrasse vor Jahren den drei Gemeinden übergeben und ist weder im regionalen noch im kantonalen Richtplan enthalten. Es handelt sich deshalb um eine kommunale Strasse, welche grundsätzlich keine regionale oder gar überregionale Funktion erfüllen muss. Die Bemühungen, die Strasse an den Kanton zurück zu geben scheiterten bislang.

In diesem Sachverhalt liegt ein Teil des Problems begraben. Der Kanton Zürich spricht der Strasse im übergeordneten Verkehrsnetz keine Bedeutung zu, was sich auch im Ausbaustandard der Strasse widerspiegelt. Dennoch hat die Strasse faktisch überregionale Bedeutung erlangt, was vorwiegend mit den überlasteten Verkehrssituationen auf dem übergeordneten Strassennetz zusammenhängt.

Frage 1

Grundsätzlich ist für die Anordnung von Massnahmen auf eigenem Gemeindegebiet keine Einstimmigkeit unter den Gemeinden erforderlich. Die Vertreter der Gemeinde Nürensdorf und der Stadt Kloten waren bemüht, auch die Interessen der Gemeinde Oberembrach zu berücksichtigen und eine sinnvolle und umsetzbare Lösung zu erreichen. Leider konnte dieses Ziel nicht erreicht werden.

Frage 2

Die Arbeitsvergabe für die Sanierungsarbeiten wurde von allen drei Gemeinden gemeinsam in Auftrag gegeben und durchgeführt. Die Unterlagen standen allen drei Beteiligten jederzeit zur Verfügung. Auch Oberembrach hatte Zugang zu den Offerten – auch zur „Unternehmervariante“.

Frage 3

Die Eigentalsstrasse zeichnet sich durch einen sehr unterschiedlichen Aufbau aus. Aufgrund verschiedener Probebohrungen konnte nachgewiesen werden, dass im Laufe der Jahre immer wieder verschiedene Verschleisschichten übereinander erstellt wurden, was zu ungewöhnlichen Belagsdicken von bis zu 40 cm führt.

Diesen besonderen Umständen trägt die Unternehmervariante Rechnung, indem eine Tragschicht von 5 cm und eine Deckschicht von 3 cm eingebracht werden soll. Diese Variante bietet wegen der besseren Versiegelung einen besseren Schutz vor Versprödung und Rissbildung als die ebenfalls offerierte 1-schichtige Variante (nur Tragschicht 7 cm) und eine vergleichbare Qualität wie die 2-schichtige Variante (9 cm Trag- und 3 cm Deckschicht). Da die Unternehmervariante auch kostenmässig interessant ist, hat sich der Stadtrat für die Umsetzung dieser Variante entschieden. Auf die Nutzung oder Belastung der Strasse (insbesondere Lastwagenfahrverbot) hat dieser Entscheid keinen Einfluss.

Frage 4

Für die Sanierung von Gemeindestrassen sind beim Kanton keine Beiträge erhältlich.

Frage 5

§ 204 Planungs- und Baugesetz (PBG) bestimmt, dass Gemeinden in ihrer Tätigkeit dafür zu sorgen haben, dass Schutzobjekte geschont werden. Diese sogenannte Selbstbindung gilt unabhängig der primären Zuständigkeiten.

Amphibientunnel sind aus verschiedenen Gründen keine sinnvolle Lösung. Dazu wird ergänzend auf den ausführlichen Beschluss des Stadtrates vom 7. Mai 2013 (Seite 4) verwiesen.

- Amphibientunnel benötigen auf beiden Seiten der Strasse auf einer Länge von rund je 600 m sogenannte Leitwerke. Dabei handelt es sich um ca. 40 cm hohe Betonkonstruktionen, welche direkt an die Strasse bzw. deren Bankett (so es denn vorhanden wäre) anschliessen und die Amphibien daran hindern sollen, vom tieferen Terrain auf das höher gelegene Strassenniveau zu gelangen. Dadurch entsteht auf beiden Seiten der Strasse ein Graben.
- Ohne das Strassenprofil noch weiter zu verschmälern, können diese massiven Bauwerke nicht erstellt werden, weil ansonsten (teilweise) in national geschützte Gebiete eingedrungen würde. In Gebieten, in welchen eine Pufferzone zwischen Schutzraum und Strasse besteht, müsste Land erworben bzw. enteignet werden. Dieses Land gehört zu einem grossen Teil Bird Life. Sowohl die Fachstelle Naturschutz des Kantons Zürich als auch Bird Life haben klar signalisiert, dass eine Ausdehnung des Strassenkörpers nicht akzeptiert werde.
- Diese Leitwerke würden für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fahrradfahrer, zu tödlichen Fallen führen.
- Die Kosten für solche Amphibientunnels sind sehr hoch. Die Kostenträger sind nicht bestimmt. Der Kanton geht davon aus, dass die Kosten der „Zustandsstörer“, sprich der Eigentümer der Strasse, tragen müsste.

- Die teuren, einschneidenden Massnahmen lösen den Interessenkonflikt zwischen Verkehr und Naturschutz nur in einem geringen Ausmass. Für viele Tierarten stellen die Betonkonstruktionen eine zusätzliche Hürde dar. Aus diesem Grund sind sich (bis auf den Naturschutzverein Nürensdorf/Bassersdorf) die Naturschutzvertreter und die kantonale Fachstelle einig, dass Amphibientunnels keine zielführende Lösung darstellen.
- Weiter ist zu beachten, dass mit der Erstellung von Amphibientunnels definitiv die Grenze zur Einreichung eines Baugesuchs überschritten würde. Dies bedeutet, dass die zuständige kantonale Stelle (das Amt für Landschaft und Natur, ALN) diesen Massnahmen zustimmen müsste. Wie bereits ausgeführt, kommt die kantonale Fachstelle Naturschutz aber zum Schluss, dass Amphibientunnel keine sinnvolle Lösung darstellen und deshalb nicht bewilligungsfähig sind.

Diese Ausführungen lassen erahnen, dass Amphibientunnel nicht innert nützlicher Frist umsetzbar gewesen wären, was dem Ziel des Stadtrates, die Eigentalstrasse (mit beschränkenden Massnahmen) rasch möglichst wieder zu öffnen, widersprochen hätte.

Frage 6

Die Diskussionen um die Eigentalstrasse laufen schon seit mehr als zehn Jahren. Seit zwei Jahren ist die Stadt Kloten mit Vertretern des Amtes für Verkehr (AfV), Nürensdorf und Oberembrach in einer Arbeitsgruppe zur Lösung der Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr, Lastwagenverkehr, Langsamverkehr und Naturschutz zusammen gekommen. Der Schlussbericht dieser Gespräche wurde von Regierungsrat Ernst Stocker auf Frühjahr 2013 angekündigt. Leider ist der Bericht bis heute nicht veröffentlicht worden.

Der Bericht umfasst (zumindest aus Sicht Oberembrach) brisante Lösungsvorschläge mit einer Umleitung des Individualverkehrs über Madlikon/Stürzikon. Die Verfolgung dieser von kantonalen Seite eingebrachten Variante würde eine vollständige Verkehrsregimeänderung im Eigental bewirken, welche eine Sanierung unter dem Aspekt des nachhaltigen Finanzmitteleinsatzes nicht hätte rechtfertigen können. Die Sanierungskosten der Eigentalstrasse wurden aus diesem Grund in den letzten Jahren immer wieder im Finanzplan geführt, aufgrund der Arbeiten und Ankündigungen des Kantons aber immer wieder verschoben.

Frage 7

Der Verwaltungsgerichtsentscheid ist dem Stadtrat bekannt. Das damalige Lastwagenfahrverbot wurde mit der Begründung zurück gewiesen, dass mit einer beschränkten Nutzung die Sanierungspflicht der Gemeinden nicht umgangen werden könne. Der heutige Sachverhalt liegt anders als 2006, weshalb dieser Entscheid nicht 1:1 übernommen werden kann.

Frage 8

Die Verkehrsbelastung in der Stadt Kloten wird durch vielerlei Sachverhalte beeinflusst. So führen weit entfernte Ereignisse, wie z.B. ein Stau oder Unfall am Brüttisellerkreuz, sofort zu Ausweichverkehr zwischen Stauereignis und Zielort. Die im Vergleich zu den Hauptachsen relativ geringen Verkehrsmengen auf der Eigentalstrasse führen deshalb nicht zu einer wesentlichen Verschiebung des Verkehrsaufkommens in Kloten. Dies bestätigen auch die Verkehrsbetriebe Glattal, welche die Verlustzeiten der Buskurse regelmässig überwachen und auswerten. Nach diesen Auswertungen ist keine wesentliche Verschiebung der Belastungen zu beobachten.

Frage 9

Die zu erwartende Verkehrsbelastung wurde mit den zuständigen Stellen des AfV besprochen. Aufgrund der hohen Verkehrsfrequenzen auf den übergeordneten Strassen kam das AfV zum Schluss, dass die im Vergleich geringen Frequenzen auf der Eigentalstrasse vom übergeordneten Netz aufgenommen werden können. Diese Einschätzung hat sich bewahrheitet. Zu beachten ist, dass die umzuleitenden Frequenzen der Eigentalstrasse alleine schon durch den jährlichen Verkehrszuwachs übertroffen werden. Der Verkehrszuwachs wird insbesondere durch das Wachstum der umliegenden Gemeinden und Städte sowie der Arbeitsplangebiete verursacht.

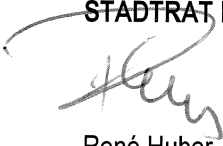
Frage 10

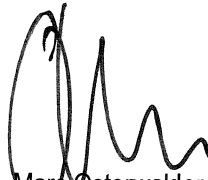
Die Birchwilerstrasse ist aus diesem Grund gesperrt. Die Sperrung hat sich bewährt. Ein Grossteil der Gerlisberger/innen wünschen sich deshalb sogar eine definitive Sperrung.

Mitteilungen an:

- Roger Isler, Postfach 458, 8302 Kloten
- Martin Jegge, Sonnhaldenstrasse 27, 8302 Kloten
- Gemeinderatspräsident
- Gemeinderat
- Petra Wicht, Ratssekretärin
- BL L+S

Für Rückfragen ist zuständig: Marc Osterwalder, Bereichsleiter Lebensraum + Sicherheit, Tel. 044/815 12 33, marc.osterwalder@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN

René Huber
Präsident


Marc Osterwalder
Verwaltungsdirektor-Stv.

Versandt: - 4. Juli 2013